



# Statens vegvesen

## Notat

<b>Til:</b>	Kontaktutvalget i Miljøpakken	<b>Saksbehandler:</b>	Jofrid Burheim, Konstantin Stensbak–Friesen
<b>Fra:</b>	Vegdirektoratet	<b>Tlf saksbeh.</b>	91616933
<b>Kopi til:</b>	Jan Fredrik Lund, Siv Johanne Wisthus–Nohr, Konstantin Stensbak–Friesen	<b>Vår dato:</b>	5.feb 2026
		<b>Saksnr:</b>	

## Tolkning av Prop.36 S (2017–2018) og Prop.172 S (2012–2013) om bruk av bompenger til drift kollektiv

---

### Saken gjelder:

I styringsgruppen for byvekstavtalen i Trondheim (Kontaktutvalget for Miljøpakken) er det behov for avklaring (sak 50/25) om gjeldende bompengeproposisjon har begrensninger i hvor mye bompenger som kan benyttes til drift kollektiv. Saken skal behandles på nytt i styringsgruppemøte 6.feb, og dette notatet vil være lagt ved saken. Nedenfor følger Statens vegvesens vurdering.

### Oppsummering:

Vilkår for bruk av bompenger til drift kollektiv er beskrevet i **Prop. 172S (2012–2013)**. Der beskrives både beløp og hva midlene kan benyttes til. I den påfølgende proposisjonen **36S (2017–2018)** sies det at prosjektporteføljen i **Prop. 172S (2012–2013)** videreføres og det omtales også hva økningen i bompengeinntekter kan benyttes til. Økte midler til drift av kollektivtrafikken er ikke omtalt. Drift av kollektiv er ikke omtalt en **Prop 113S (2022–2023)**.

I **Prop. 172S (2012–2013)** vises en porteføljetabell med om lag 65 mill. 2013–kr årlig i bompengeperioden til drift av kollektiv. Gjenstående beløp til drift av kollektiv vil baseres på samlet beløp og hvor mye som allerede er benyttet.

Beløpet per år indikerer at bompenger til drift kollektiv kun skal være et mindre supplement, og som beskrevet i proposisjonen ut over fylkeskommunens ordinære tilbud; *Bruk av bompengar til drift av lokal kollektivtransport skal vere eit supplement til den ordinære innsatsen over fylkeskommunen sitt budsjett. Det blir såleis lagt til grunn at fylkeskommunen sine løyvingar til kjøp av kollektivtrafikk blir halde på minst same nivå som i dag. I tillegg må det vere utarbeidd ein strategi for handtering av driftsoppgåvene etter opphøyr av bompengefinansieringa, og det må gå fram kva som skal skje ved eventuell svikt i inntektene.*

Dersom Kontaktutvalget (KU) for Miljøpakken ønsker å prioritere midler til kollektivtrafikk ut over det nivået som er beskrevet i dette notatet vil Statens vegvesen ta dette opp med Samferdselsdepartementet. De må da vurdere om de har samme tolkning som Statens

vegvesen, og videre vurdere om de vil ta saken opp med Stortinget på nytt på hensiktsmessig måte. KU bør uansett vurdere om det er tilstrekkelig å avvente ny bompengeproposisjon. Med Statens vegvesen sin tolkning vil det være tilstrekkelig med midler til drift av kollektivtrafikken minst fram til 2029. Omfanget av bompenger skal være et supplement til fylkeskommunens ordinær drift og må også sees opp mot utviklingen av rammetilskuddet til fylkeskommunen framover, og hvilket nivå Trøndelag fylkeskommune skal bidra med i ny reforhandlet avtale når denne er på plass.

#### **Tolkning av bompengeproposisjonene:**

**Prop. 36 S (2017–2018)** legger ikke opp til økt bruk av bompenger til drift utover nivået fra trinn 2. Departementet viser kun til videreføring av eksisterende nivåer. Det kan skyldes at Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune ikke har samstemte vedtak om økning, og at det heller ikke forelå en tydelig plan for hva en eventuell økt bruk av bompenger skal finansiere, slik det var i Prop. 172 S.

Spørsmålet er likevel om de lokale partene kan øke bompengebidraget til drift gjennom den løpende porteføljestyringen. Vår vurdering er at det vil være utenfor rammer som er vedtatt i Prop. 172 S og Prop. 36 S. Den siste utvidelsen av pakken, jf. Prop. 113 S (2022–2023), omtaler heller noen økt satsing på drift av kollektivtransporten.

**Prop. 172 S (2012–2013)** *«I dei lokalpolitiske vedtaka om trinn 2 er det føresett å nytte om lag 65 mill. kr per år av bompengebidraget til drift av kollektivtransporten i Trondheim. Mellom anna er det planlagt å nytte bompengar til å utvide busstilbodet. Trondheim har i dag eit system med 5 stambussruter, der alle rutene har eit 10–20-minuttars rutetilbod i rushet føremiddag og kveld. Ei utviding frå 5 til 8 stambussruter vil føre til at bussane i dei tre hovudinnfartsinnfartsårene til Trondheim vil komme med jamn frekvens i rushperiodane.»*

*«Det er også planlagt å nytte bompengar til å vidareføre to takstendringar som blei gjennomførte i 2011. Endringane inneber at periodekorttakstane er reduserte med om lag 15 pst for alle trafikantar. Vidare er einheitstakstområdet som tidlegare omfatta Trondheim kommune, utvida til også å omfatte store delar av nabokommunnane. Fram til no er takstendringane finansierte med midlar frå belønningsordninga.»*

*«Bompengar til drift av kollektivtransporten i Trondheim er planlagt nytta til å utvide busstilbodet og til å finansiere alt gjennomførte takstendringar. Ei grov vurdering tilseier at utviding av superbussstilbodet frå 5 til 8 ruter kan føre til ein auke på mellom 1,4 og 2,1 mill. passasjerar per år. Vidare er det venta at dei gjennomførte takstreduksjonane vil føre til ein auke på om lag 0,5 mill. passasjerar per år. Bruk av bompengar til å auke driftstilskotet til kollektivtransporten i Trondheim er følgjeleg venta å føre til ein vesentleg vekst i talet på passasjerar.»*

**Merknad:** Her omtales det både nivået på bompenger til drift (om lag 65 mill. kr per år) og hva disse midlene skal finansiere: utvidelse av busstilbudet og videreføring av takstendringer.

**Prop. 36 S (2017–2018)** *«Den foreslåtte revisjonen av Miljøpakke Trondheim er i følgje dei lokale partane ein viktig føresetnad for å nå nullvekstmålet*

*bymiljøavtalen. Prosjektporteføljen frå trinn 2, jf. Prop. 172 S (2012–2013) Finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2, ligg fortsatt til grunn, men dei auka inntektane vil bidra til at kommunen og fylkeskommunen kan finansiere sin del av prosjektet MetroBuss. I tillegg vil dei bidra til knutepunktsutvikling og utvikling av eit samanhengande nett for gåande og syklende i tråd med arealdelen i Trondheim kommune sin kommuneplan. Den foreslåtte takstauken vil også bidra til å redusere trafikkveksten. Vidare vil midlane bli nytta til å sikre realisering av dei prosjekta som inngår i Miljøpakke Trondheim, mellom anna riksvegprosjekta E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen og rv 706 Nydalsbrua (tidlegare Sluppen bru) med tilknytingar.»*

**Merknad:** Her står det at prosjektporteføljen fra Prop. 172 S videreføres, og at økningen i bompenginntekter i trinn 3 skal brukes til MetroBuss, knutepunkt, gang- og sykkeltiltak og riksvegprosjekter. **Økte midler til drift av kollektivtrafikken er ikke omtalt.**

**I de lokalpolitiske vedtakene for Prop. 36 S står det imidlertid:**

Vedtak i bystyret:

11. *Drift av kollektivtrafikken **trappes opp til 190 millioner kroner årlig fra 2020. Samlet blir dette 2,46 milliarder som overføres fra Miljøpakken til kollektivtrafikken i Trondheim i perioden 2016–2029.***
12. *En økning av driftstilskuddet til kollektivtrafikk i Trondheim fra Miljøpakken forutsetter at fylkeskommunen opprettholder dagens støttenivå, anslått til 160 millioner som justeres med prisindeks og befolkningsutvikling. Bystyret delegerer til Rådmannen å inngå en avtale med Sør-Trøndelag Fylkeskommune om nivået for dagens støttenivå og fremtidige overføringer. Bystyret ber også staten sørge for en videre opptrapping av driftstilskudd til kollektivtrafikk i Trondheim, for eksempel gjennom belønningsordningen eller over rammetilskuddet til fylkeskommunen.*

Vedtak i fylkestinget:

5. *Fylkesutvalget forutsetter at avtalen om fylkeskommunalt tilskudd til kollektivtrafikken i Trondheim på 160 mill. kr. i 2016 og deretter årlig indeksering (jfr. NOTAT sak 16/8403, 14. juni, Trondheim bystyre) forlenges tilsvarende som forlengelsen av Miljøpakken til 2030. Vi forutsetter også at Stortingets klare vedtak om at 20 % av Miljøpakkens egne midler skal gå til kollektivtrafikken gjennomføres, og at den systematiske underfinansieringen som til nå har funnet sted, blir dekket inn.*

**Merknad:** Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har **ikke likelydende vedtak** om drift av kollektivtrafikken.

- Trondheim viser til en opptrapping til 190 mill. kr årlig, trolig basert på bompenger, men det er uklart om også andre midler inngår. Det forutsetter at Trondheim viderefører sine bidrag på 160 mill. kr per år og at det justeres med indeks **og befolkningsvekst.**

- Det er heller ikke angitt hvilke ev. driftstiltak denne økningen skal finansiere eller om det er de samme tiltakene som i Prop. 172 S som skal få økte midler.
- Fylkeskommunens vedtak viser kun til videreføring av 160 mill. kr i egne midler med indeksjustering, men sier ingenting om bompengebidrag i trinn 3. **Justering av beløpet med befolkningsvekst er heller ikke nevnt i Trøndelag sine vedtak.**

**Departementets omtale av drift i Prop. 36 S:** «I fylkeskommunen sitt vedtakspunkt nr. 5 er det foresatt at 160 mill. kr per år til drift av kollektivtransporten blir videreført i perioden 2025–2029. Dette utgjør om lag 800 mill. kr.»

**Merknad:** Departementet omtaler ingen ny satsing på drift. Det vises til kun til fylkeskommunens 160 mill. kr årlig,

Det betyr at driftsnivået ikke foreslås økt i proposisjonen.